

INITIATIVE THEMATIQUE

"Mobilités et aménagement du territoire"

acadie







COTES D'ARMOR 2MILLE20, UNE DEMARCHE CITOYENNE

> Côtes d'Armor 2mille20, initiée en 2006 par le Conseil général des Côtes d'Armor, est un véritable processus de démocratie participative. Il invite chacun à prendre la parole pour dessiner l'avenir des Côtes d'Armor à l'horizon 2020.

> Côtes d'Armor 2mille20 offre une occasion de partager les visions que chaque Costarmoricain a du territoire départemental. Ces rencontres, ces échanges entre les citoyens, les associations, le monde socio-économique ou encore les collectivités permettent de mieux orienter les actions pour le futur de tous dans le département.

> D'ores et déjà, Côtes d'Armor 2mille20 a donné lieu à un foisonnement d'initiatives : réunions citoyennes dans les territoires, travaux prospectifs dans les structures qui font la vie du département, enquêtes réalisées auprès des Costarmoricains. Autant d'actions qui donnent la parole aux citoyens des Côtes d'Armor, qui sont également invités à s'exprimer librement sur le site

www.cotesdarmor2020.fr

INITIATIVE THEMATIQUE

"Mobilités et aménagement du territoire"

Mars 2009



Table des matières

CONTRIBUTION A LA REFLEXION PROSPECTIVE SUR LES MOBILITES ET L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Ce document vise à présenter un "diagnostic" de la mobilité sur le territoire costarmoricain, à savoir, à partir des échanges entre praticiens, une évaluation des enjeux et des perspectives de la mobilité au regard des contraintes, caractéristiques et opportunités du territoire.

Cette contribution à la réflexion prospective du département sur les mobilités et l'aménagement du territoire est née d'un important travail de réflexion développé sous la forme d'un colloque intitulé « les paradoxes de la mobilité », le 11 juin 2008 sur le Campus Universitaire Mazier à Saint-Brieuc. Cette initiative rassemblant le monde de la recherche et des porteurs d'expériences innovantes doit donner lieu à l'édition d'un ouvrage aux Editions de l'Aube.

Cette réflexion repose sur trois questions, tout d'abord un "état de l'art" de la mobilité dans le Département, intégrant les contraintes, changements, tendances, ensuite une synthèse des actions souhaitables, enfin, pour répondre à ces nécessités en termes de propositions, et enfin une approche des limites des stratégies des acteurs et de la gouvernance du système de mobilité.

Ce document a été envisagé comme une base de réflexion et de confrontation des avis pour la définition d'actions futures dans le département autour de ces problématiques des mobilités et de l'aménagement du territoire.

Introduction

Hausse du coût du carburant, réchauffement climatique, diminution des ressources pétrolières, crise financière, succès du Vélib' et des transports en commun, flexibilité de l'emploi, etc. les phénomènes liés à la mobilité sont aujourd'hui extrêmement présents dans les débats, dans l'actualité.

Qu'entend-nous par mobilité ? Définie comme « *la facilité à se mouvoir, à être pris en mouvement, à changer, à se déplacer* », la mobilité recouvre plusieurs dimensions, en termes de transports, d'aménagement du territoire mais aussi d'évolutions professionnelles, de déplacements virtuels. Problématique à la fois économique, sociale, spatiale et politique, la mobilité évolue de façon paradoxale. En effet, puissant levier d'aménagement, de développement territorial et de promotion individuelle, la mobilité présente également des risques et des dangers de déséquilibre territorial, de consommation d'espace, d'inéquité, de pollution.

Les Côtes d'Armor n'échappent pas à ces paradoxes et controverses et sont donc confrontées à des évolutions nécessitant une meilleure gouvernance territoriale des mobilités, de nouvelles politiques publiques. Se pose également la question du choix d'un modèle d'aménagement du territoire entre villes compactes et développement plus diffus, maillage de territoires.

Le thème des mobilités est soumis, comme l'ensemble des domaines de l'action publique à l'équation du développement durable : quels systèmes de mobilité peut-on concevoir de nature à concilier efficacité économique (performance des marchés du travail et des systèmes logistiques), consommation minimum des ressources (en termes de matériaux, d'énergie et d'espace, pour la construction et l'usage des infrastructures et du matériel), cohésion sociale (accès équitable à la mobilité et réduction des contraintes de mobilité) ?

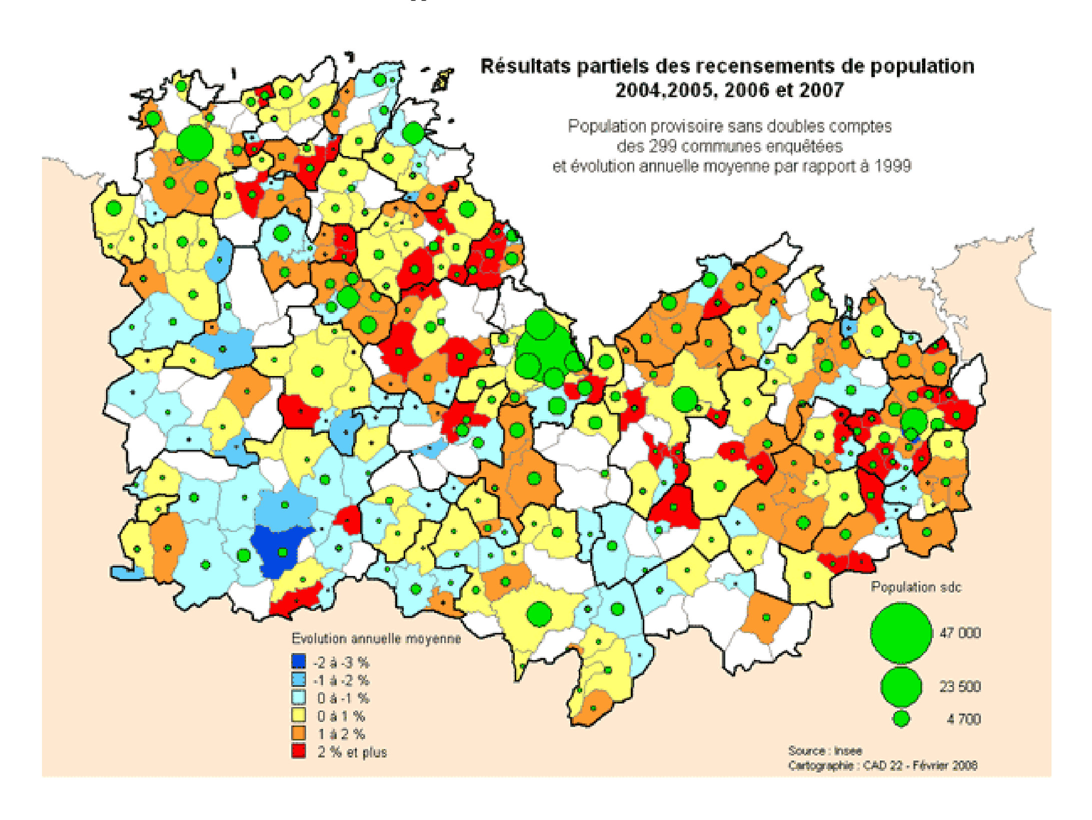
Ceci suppose de s'interroger a) sur les facteurs susceptibles d'influer sur la mobilité, b) sur les options et les configurations « désirables » de mobilité, c) sur les systèmes sociaux, techniques et politiques de nature à mettre en œuvre ces options désirables de mobilité. Les Côtes d'Armor sont un terrain intéressant : à la fois dynamique au plan démographique et social, sans être métropolisé : un grand nombre de ressources (par exemple de recherche et d'enseignement supérieur) sont extérieures —et donc suppose d'y accéder ; la multipolarité du territoire est une chance, mais suppose en même temps une grande fluidité du territoire, si l'on souhaite « faire système ».

Au travers de ce diagnostic, un état des lieux suivi de propositions prospectives vous invitent à repenser la politique départementale des mobilités.

Carte 1. Evolution démographique des Côtes d'Armor

L'évolution démographique illustre l'émergence d'un territoire plus dissocié avec le renforcement de Saint-Brieuc, secondairement de Lannion et de Dinan, ainsi que de l'est de Guingamp. Malgré des nuances, la tendance est donc au renforcement d'un territoire globalement littoral (qui concentre déjà 75 % de la population) au détriment des espaces de l'Argoat (situés au sud de la RN 12).

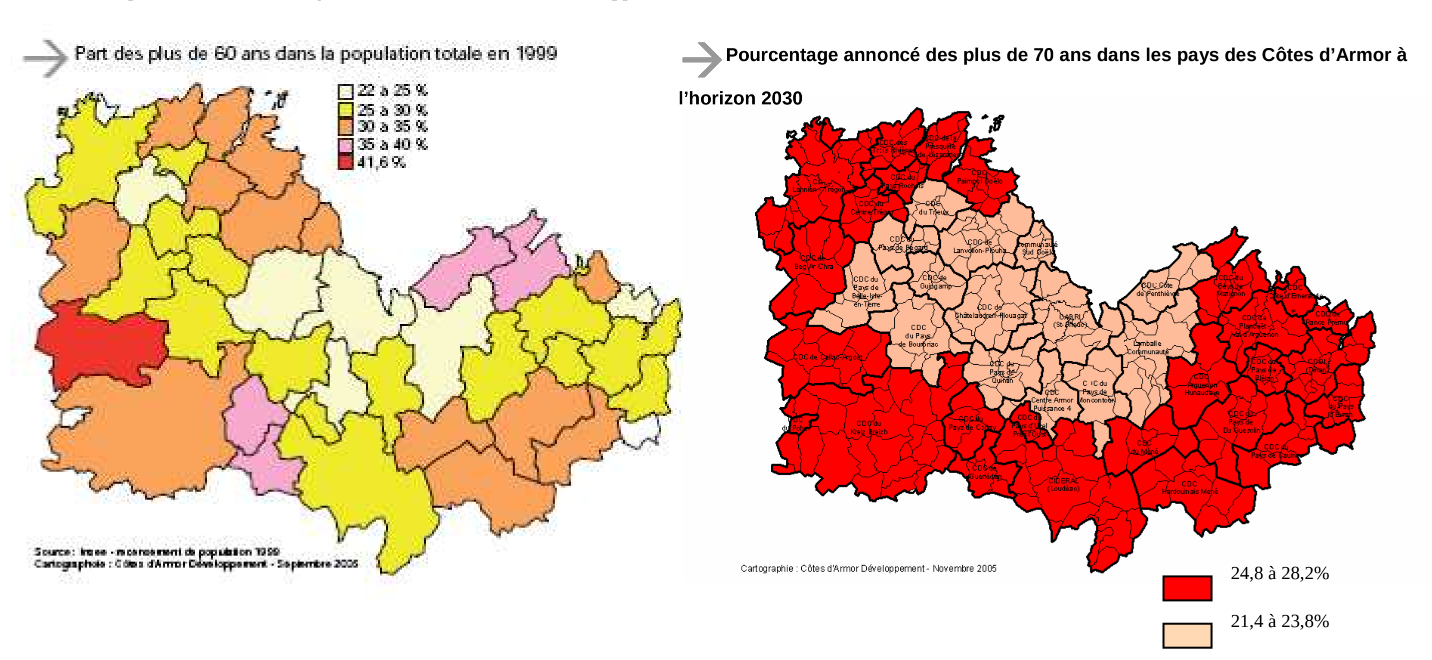
Source : Armorstat - Côtes d'Armor Développement



Cartes 2 et 3. Le nombre et la proportion de retraités dans les Côtes d'Armor

Les projections démographiques indiquent que les Côtes d'Armor, comme l'ensemble de la région Bretagne, seront de plus en plus confrontées au vieillissement de la population. Mais, contrairement aux idées reçues, les retraités ne représentent que 17% des nouveaux migrants dont les 2/3 ont en réalité moins de 40 ans.

Source : Repères Socio-Economiques 2006 – Côtes d'Armor Développement



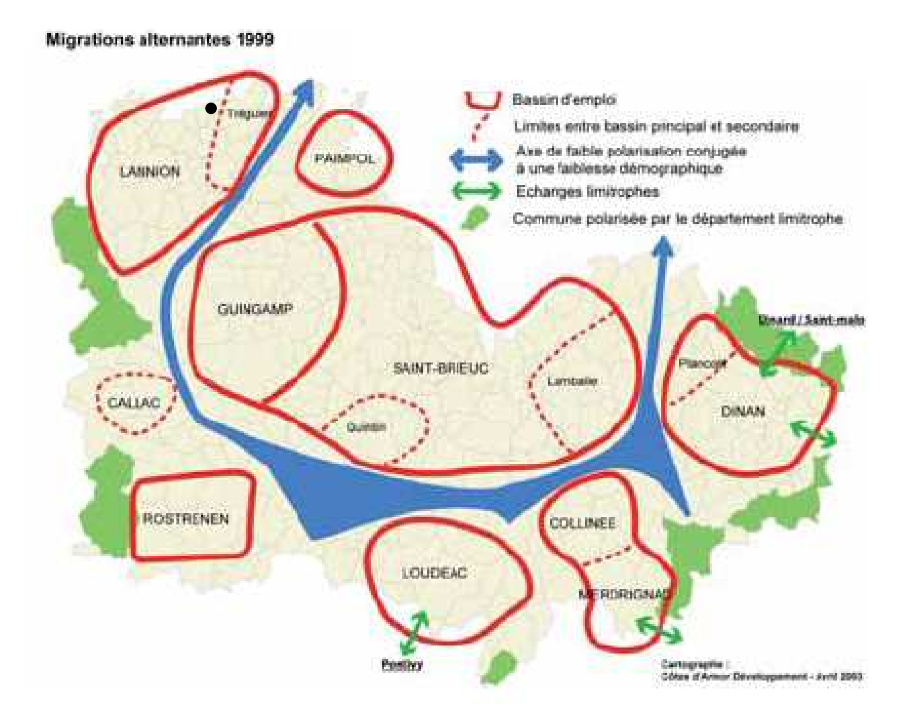
1 Les facteurs susceptibles d'influer sur la mobilité

1.1 Facteurs d'accroissement de la mobilité

- **Le dynamisme démographique** : quand bien même le nombre de kilomètres parcourus dans l'année par chaque individu serait amené (comme on le constate depuis peu) à diminuer, les territoires dont la démographie est dynamique connaîtront, de façon mécanique, une croissance des distances totales parcourues. Ils connaîtront de plus une constante dans la durée des déplacements, même si les distances restent stables. Cette croissance est susceptible de variations, évidemment, selon le type de croissance démographique : elle sera vraisemblablement plus forte pour les territoires dont le solde naturel est positif (trajets domicile-études, domicile-loisirs), où qui attirent principalement des actifs (domicile-travail, domicile-loisirs) que pour les territoires qui attirent principalement des retraités. Le rapport entre le profil de la population et les motifs de déplacements est donc décisif. A cet égard, les Côtes d'Armor attirent des retraités et des actifs : il faut donc s'attendre à un accroissement quantitatif des mobilités et à une diversification de leurs motifs et de leurs destinations. Les politiques d'attractivité démographique ou touristique engendrent donc une augmentation mécanique de la mobilité globale dans et vers un territoire donné. **(cf. cartes 1, 2 et 3)**

- **L'évolution de l'organisation du travail** : l'accroissement des nouvelles formes d'emplois (temps partiels, horaires atypiques, contrats de « mission », télétravail, etc.) va contribuer à augmenter le nombre de kilomètres parcourus : à la fois parce qu'il permet une mobilisation plus intense de la population active (le nombre d'actifs va augmenter, à la fois par allongement de la durée de vie au travail et par mobilisation croissante de la main d'œuvre féminine) et qu'il peut entrainer de nombreuses pérégrinations dans le cadre professionnel : passage d'un emploi à l'autre, plusieurs trajets domicile-travail au cours de la même journée. Le développement de l'usage d'Internet, pour le travail et les loisirs (téléachat par exemple), a plutôt un effet positif sur les mobilités —par exemple en multipliant les besoins de livraisons nombreuses et diffuses de petits colis.

Carte 4. Flux et mobilité des actifs



Depuis 1975, le nombre d'actifs costarmoricains résidant et travaillant dans la même commune a diminué de 41 %. L'accroissement de la mobilité de la population active au cours des 25 dernières années résulte essentiellement de la densification des mouvements pendulaires internes à chaque bassin d'emploi infra-départemental.

Sources : Repères Socio-Economiques 2006 – Côtes d'Armor Développement

Carte 5. Polarisation des EPCI pôles d'emploi

Les bassins et pôles d'emploi évoluent au rythme régulier de l'urbanisation et du développement économique. Les ajustements réguliers témoignent de l'affirmation progressive des principaux bassins au détriment des pôles locaux et intermédiaires. L'attractivité des départements voisins participent à ce phénomène et à l'augmentation des mobilités domicile-travail.

Source : Armorstat - Côtes d'Armor Développement

- **Les modes d'occupation du territoire** : selon que le territoire est très fortement métropolisé, ou plutôt polycentrique ou encore peu dense, l'intensité, la nature et l'impact écologique des mobilités seront différents. Dans un territoire fortement polarisé par une métropole, les mobilités sont radiales, et (relativement) facilement gérables dans le cadre d'un système simple de transport avec des infrastructures lourdes, combinant radiales ferrées et transports urbains. Dans un territoire polycentrique, pour peu que les bassins d'emplois ne soient pas autarciques (et c'est le cas des Côtes d'Armor), leur interdépendance croissante tend à accroître les mobilités interurbaines dans un contexte faiblement structuré par les infrastructures lourdes. **(cf. carte 4 et 5)**

1.2 Facteurs ralentisseurs de la mobilité

- **Le vieillissement de la population :** la diminution globale du nombre d'actifs tend à réduire le « stock » de mobilité, du fait du moindre poids des motifs du type domicile-études ou domicile-travail. Cependant, tout dépend du maintien du pouvoir d'achat des retraites : on sait que les retraités sont aujourd'hui des grands pourvoyeurs de déplacements touristiques ; qu'en sera-t-il dans 15 ans ? **(cf. carte 3)**

- **Le coût de l'énergie :** il peut contribuer, comme on le constate déjà, à rendre les individus plus attentifs au prix de la mobilité, afin de ménager leur budget. Il peut aussi les rendre plus prudents s'agissant du choix de leur lieu de vie, en prenant en comparant le prix de « l'éloignement » et de la « qualité du cadre de vie » à celui d'un habitat plus dense.

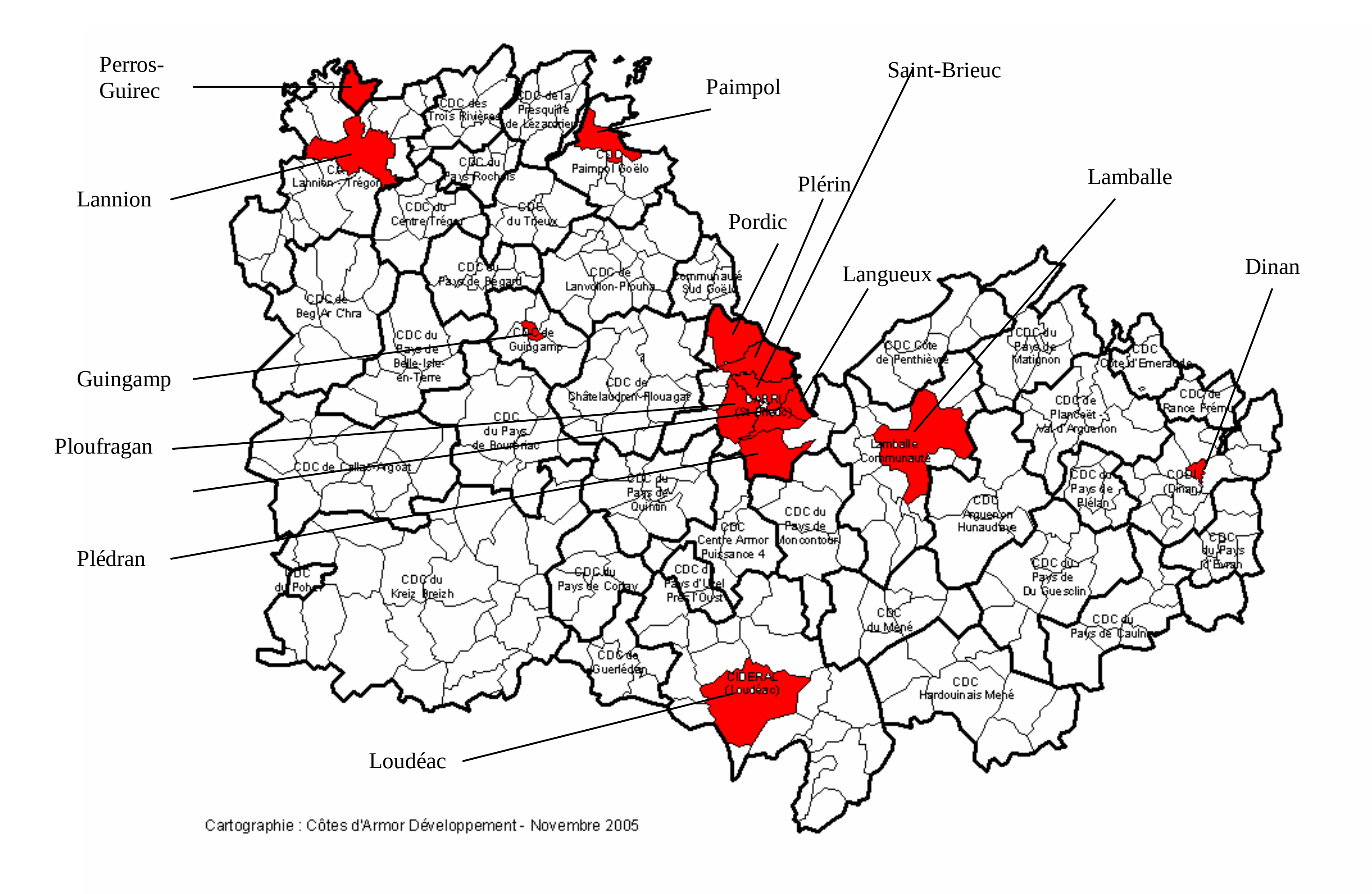
- **La crise financière :** cette crise du crédit touche à la fois les constructeurs et les consommateurs et peut ainsi impacter sur les modes de déplacements favorisant ainsi des mobilités plus collectives.

- **Les taxations liées à la mobilité :** les conclusions du Grenelle pour l'environnement ainsi que les exemples d'autres pays européens conduisent à l'application du principe « pollueurs-payeur », donc au paiement par les usagers de la pollution qu'ils génèrent. Les taxes sur les véhicules, les incitateurs à l'usage des transports publics (réduction des primes d'assurance) et demain les péages urbains visent à rationaliser la mobilité et à limiter la multiplication des trajets en véhicules individuels.

Carte 6. Le polycentrisme costarmoricain

Si, Saint-Brieuc est l'agglomération la plus importante des Côtes d'Armor, pour autant on dénombre dans le département 14 communes de plus de 5000 habitants (1999) réparties pour l'essentiel sur le littoral et autour des bassins d'emplois.

Source : Armorstat – Côtes d'Armor développement & Insee



1.3 Les paradoxes : mobilité, aménagement, organisation du travail et équité sociale

- **L'aménagement du territoire en question :** la question de la revitalisation des territoires ruraux et du polycentrisme se heurte aux volontés de réduction des déplacements citées plus haut. Le polycentrisme caractérisant l'organisation spatiale en Côtes d'Armor contribue au développement des territoires urbains de petite taille, préservant un cadre de vie et un modèle d'accession aisé à la propriété. Il crée néanmoins un volume de déplacements pour accéder à l'emploi, aux commerces et aux loisirs. Le curseur du coût de l'aménagement du territoire influe sur les politiques de dynamisation locales, ce curseur est d'autant plus difficile à manier qu'il regroupe des coûts monétaires, environnementaux et sociaux.

  L'organisation polycentrique actuelle des Côtes d'Armor s'oppose donc au modèle de ville compacte plébiscité par des théoriciens des mobilités. Cet aménagement, que l'on retrouve notamment en Allemagne et aux Pays-Bas, repose sur le principe d'une concentration dans une métropole de l'ensemble des services, des richesses économiques et sociales, des logements. Econome en consommation de pétrole et en émissions de gaz à effets de serre, préservant l'environnement naturel en limitant la périurbanisation, ce modèle devrait être à suivre. Cependant, on se rend compte aujourd'hui que parmi l'ensemble des territoires aménagés de cette façon, aucun n'a permis de limiter l'étalement urbain en périphérie entraînant par ailleurs « *un renchérissement des du foncier qui suscite l'exclusion des plus pauvres en lointaine couronne* ».[1]

  Développer un aménagement du territoire mixant ces deux approches, polycentrique et compacte, dans les Côtes d'Armor n'est pas durable. « *Actuellement, il y a une interférence et une confusion entre la périurbanisation qui déstructure la ville en l'étalant, en la fractionnant et en générant des consommations énergétiques importantes ; et le développement territorial légitime de pays ruraux qui doivent se restructurer suivant de nouveaux modèles à inventer* »[2]. Ces nouveaux paradigmes nécessitant d'être mis en place en suivant les problématiques liées aux trois dimensions économiques, sociales et environnementales et tenant compte des évolutions en cours.

  (cf. carte 6)

- **Le développement économique et son inscription sur le territoire[3] :** ce développement et la diversification économique supposent d'attirer les entreprises mais aussi les hommes, puis

  de conserver ces compétences sur le territoire. L'apport des nouvelles technologies à l'ensemble du fonctionnement des entreprises tente de se poser comme alternative à la mobilité physique. Néanmoins, le lien entre mobilités et développement économique reste mal analysé et les réponses sont donc inadaptées (ou inexistantes).

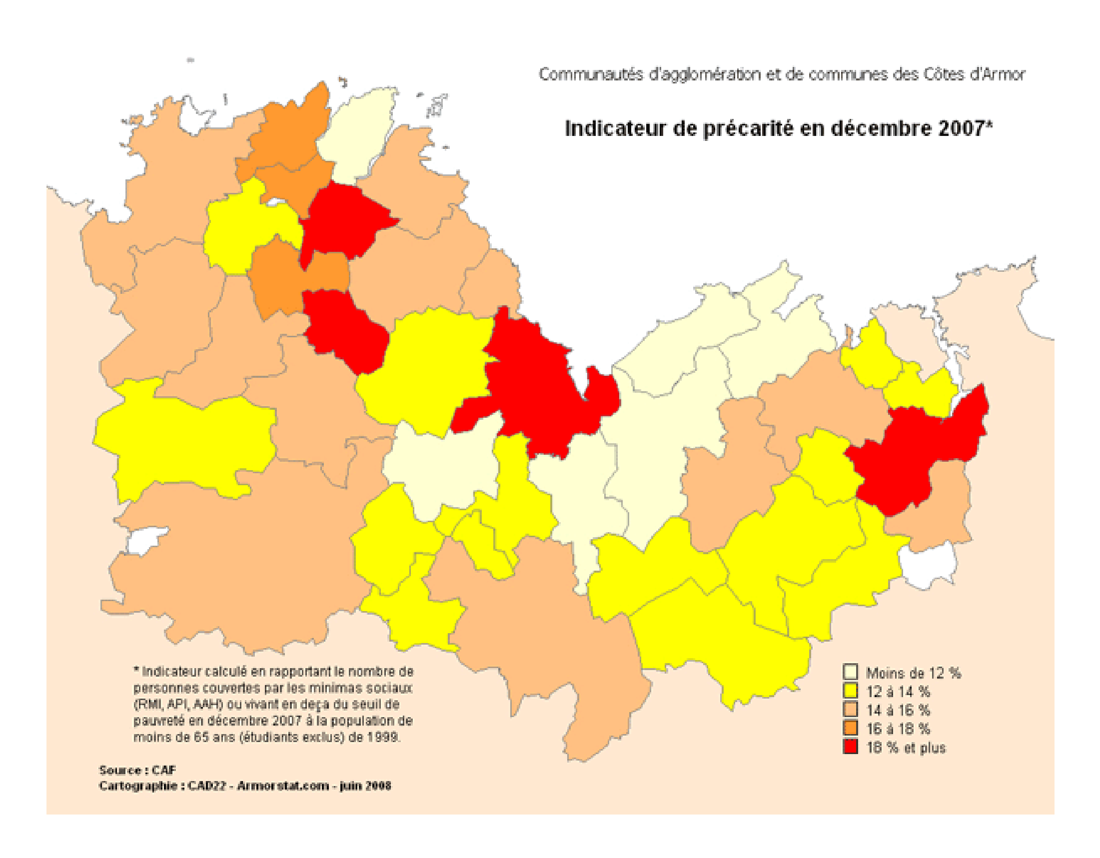
---

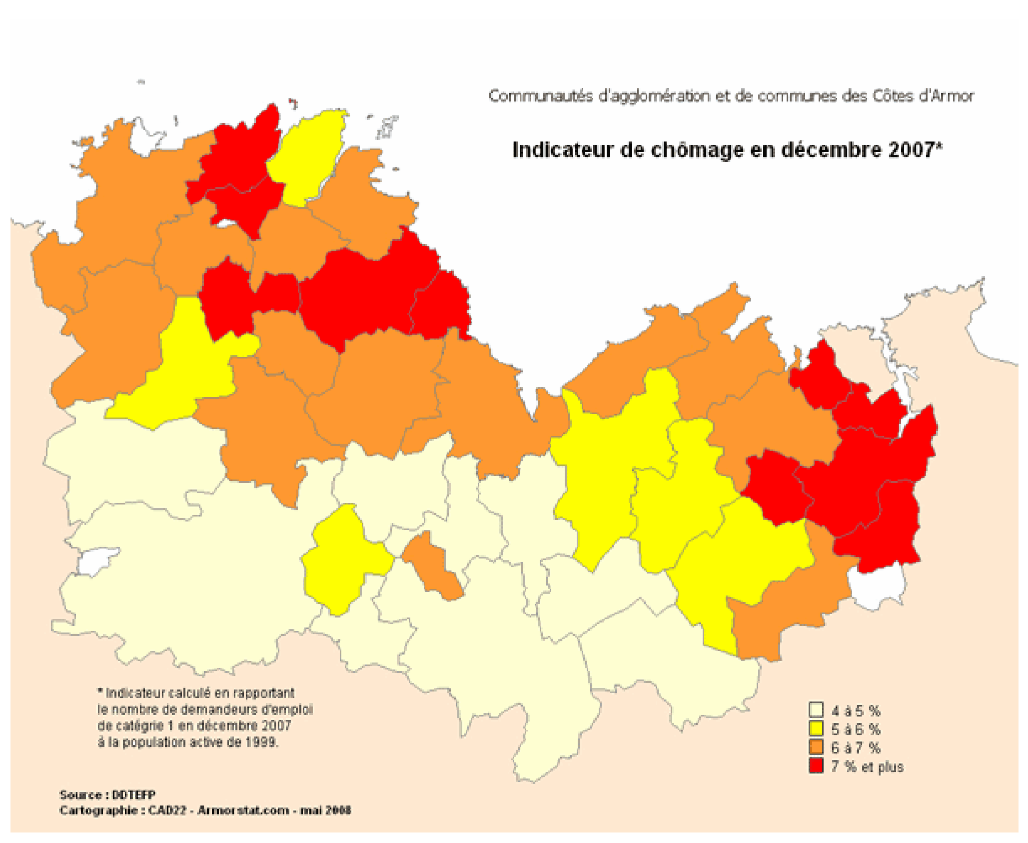
[1] Jean OLLIVRO, Newsletter de Bretagne Prospective, janvier 2008
[2] Marc Sauvez, Intervention le 14 décembre 2007 dans le cadre du Collectif Ville-Campagne
[3] Voir Cahier Côtes d'Armor 2mille20 n°8 « Synthèse des initiatives thématiques », chapitre « La diversification économique »

Cartes 7 et 8. Les populations défavorisées en Côtes d'Armor

Dans le département, les pourcentages de populations en situation de précarité les plus élevés sont observés dans les agglomérations de Saint-Brieuc et Guingamp et, dans une moindre mesure, dans toute la partie ouest et la région de Dinan. Cette tendance est confirmée par l'indicateur de chômage qui présente ces mêmes zones géographiques.

Source : Armorstat – Côtes d'Armor Développement





- **L'équité sociale :** la mobilité est essentielle à l'accès de tous à l'emploi, à la culture, aux loisirs, à la formation, avec un accent particulier sur les populations défavorisées. Le « droit à la mobilité » est revendiqué par tous, les freins actuels à la mobilité (économiques, temporels, environnementaux) font glisser la problématique du « droit » à la compétence de mobilité, qui doit s'acquérir dans un environnement complexe que l'individu doit décrypter et interpréter. **(cartes 7 et 8)**

- **Le local et le global :** le postulat de la pertinence d'un polycentrisme et de la diversification des territoires ruraux et périurbains reste central en Côtes d'Armor. Il pose néanmoins le problème de l'échelle des problèmes et celle des solutions : le territoire, structuré en pays, villes, agglomérations, départements, régions, analyse et traite ses problèmes à son échelle ; mais il apparaît que les solutions en termes de mobilité nécessitent un cadre global pour être efficaces (et viables financièrement), ce cadre dépassant les territoires dans leurs limites et compétences actuelles.

Suivant ces constat, la Région Bretagne, en partenariat avec les quatre départements, s'attelle à la mise en place, à partir de 2010, du projet Bretagne Grande Vitesse (BGV). Au-delà des performances attendues sur la ligne Paris-Rennes-Saint-Brieuc-Brest, cette politique concertée devrait être en « *capacité de diffuser les effets de la grande vitesse à l'ensemble du territoire costarmoricain et d'ancrer la totalité des bassins de population costarmoricains dans la dynamique de développement économique induite par l'arrivée de la Bretagne à Grande Vitesse* »[4]. Un projet complété par la définition d'un véritable « Plan Ferroviaire Breton », schéma directeur et outil de cohésion sociale, pour l'établissement d'un noyau partagé d'actions en matière d'investissements (infrastructures, plateformes multimodales, matériels) et de services (accessibilité, billettique, informations). Ce plan s'articulera autour de quatre axes principaux, rejoignant les objectifs portés par le Schéma des Transports Intelligents dans les Côtes d'Armor (STICA) : la mise en place de liaisons TER performantes, la modernisation des gares de St-Brieuc et de Guingamp (projets de pôles multimodaux), l'articulation de la BGV avec l'offre de transport aérien, le développement du transport de marchandises par le rail.

Au total, les facteurs d'accroissement de la mobilité sont relativement prévisibles, ceux contribuant à son ralentissement sont plus incertains et plus aléatoires. Comme on ne peut raisonner que « toutes choses égales par ailleurs » (c'est-à-dire à système économique, social et géographique constant), il est plus rationnel d'anticiper une croissance, et une diversification, de la mobilité globale, notamment dans les Côtes d'Armor.

[4] Claudy Lebreton, Président du Conseil général des Côtes d'Armor, Session d'Automne, 22 et 23 octobre 2008

2 Quel modèle de mobilité désirable ?

2.1 Comment se formulent les enjeux du développement durable en matière de mobilité ?

- **L'efficacité économique** d'un système de mobilités réside dans sa capacité à organiser des marchés du travail dont la taille effective (nombre d'emploi auquel on a accès dans un temps de trajet donné) permet l'ajustement optimal entre les besoins des entreprises et les qualifications des actifs. Ce principe s'étend au marché des loisirs et de la consommation et à celui des études. Un système de mobilité économiquement efficace est celui qui permet d'accéder à un maximum de ressources (emploi, loisirs, consommations, études) un temps donné. Selon les configurations territoriales, cette « taille effective » varie (densité de peuplement et d'activités, acceptabilité sociale du temps de trajet, type de mode dominant, etc.)

- **La qualité écologique** d'un système de mobilités doit s'apprécier à partir de son empreinte globale. Il faut donc prendre en compte les coûts écologiques de fabrication et d'exploitation, de recyclage ; les externalités négatives (par exemple le temps « perdu » en déplacement) ou positives (l'utilisation des trajets pour organiser des circuits courts entre producteurs et consommateurs de biens ou de services).

- **L'équité sociale** d'un système de mobilités s'apprécie selon une double échelle, parfois contradictoire : existe-t-il des personnes qui pour des raisons physiques, techniques, financières ou culturelles sont exclues de la mobilité (entendue comme droit) ? existe-t-il des personnes qui, pour des raisons du même ordre sont contraintes à la mobilité (entendue comme un obstacle entre le besoin et sa satisfaction) ? Les systèmes de mobilité sont donc ambigus du point de vue de l'équité sociale : la « mobilité » n'est pas bonne en soi : elle peut correspondre aussi à des formes contemporaines d'aliénation, évidemment inégalement distribuées selon les catégories sociales.

2.2 Les contradictions

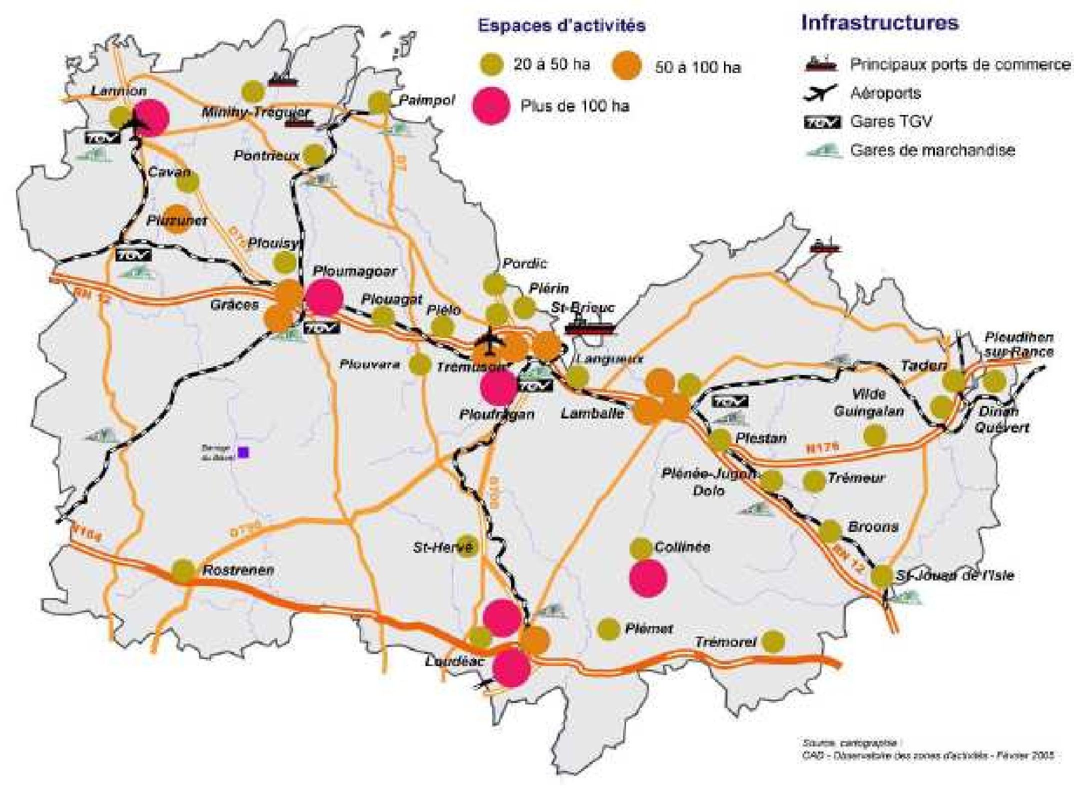
L'analyse des évolutions désirables en fonction des différents paramètres (environnement, proximité, accès pour tous, développement économique, équité, aménagement) fait apparaître des enjeux contradictoires.

- **Les contradictions entre « enjeux politiques »** : un exemple qui émerge des débats est celui entre l'aménagement du territoire et celui de l'impact de l'accroissement des besoins de mobilité qu'il crée. La contradiction sous-jacente est celle entre déploiement des activités et contrainte environnementale, et dans une autre strate, la contradiction entre maîtrise individuelle de son espace et de son temps et intégration d'une responsabilité collective dans « l'avenir de la planète ». D'où un écartèlement entre les enjeux du développement des territoires (local) et ceux globaux de l'évolution du climat. Le résultat est une schizophrénie latente dans l'action politique, où il est nécessaire de développer les zones rurales qui deviennent en même temps des « zones à risque » en termes énergétiques, où la mobilité se renchérit et où les collectivités doivent proposer des alternatives à l'usage de l'automobile, coûteuses à mettre en œuvre et souvent difficiles à promouvoir auprès des populations. La question centrale est donc celle de la possibilité d'analyser précisément l'impact en termes de mobilité du développement économique et urbain. Rapportée à celle des échelles des territoires et des compétences, cette question est pour l'instant en suspens.

Carte 9. Un réseau routier et ferroviaire (2005)

Le réseau routier et ferroviaire des Côtes d'Armor est organisé en fonction de l'emplacement des espaces d'activités du département. Cependant, un manque d'infrastructures de transports est à noter au centre du département et plus particulièrement au sud de la RN 12. On observe également que les principaux ports de commerce du département ne sont pas desservis par les lignes de chemins de fer.

Source : Armorstat – Côtes d'Armor Développement



Carte 10. Réseau interurbain en Côtes d'Armor

Pour les déplacements des particuliers, il existe un réseau de transport interurbain départemental. Ce réseau de20 lignes desservant 700 points d'arrêt est complété par 2 aires de covoiturage mises en place par le Conseil général depuis 2007 (3 autres sont prévues en 2008). Demeure néanmoins le manque constaté sur la carte 09, sous la RN 12.

Source : Conseil général des Côtes d'Armor



- **Les contradictions entres niveaux de formulations des enjeux et des solutions** : la question des « niveaux » sous-tend la plupart des débats, plusieurs niveaux étant explicités : niveau des personnes, des entreprises, des territoires. Chaque « niveau », ou secteur formule ses propres problèmes. Les personnes expriment globalement le désir de conserver le « droit à la mobilité » ou de l'acquérir, les entreprises souhaitent développer les outils soutenant la mobilité des biens, des employés, des services, ainsi que la mobilité professionnelle et le développement des compétences des salariés, les territoires formulent des attentes en matière de développement et de rayonnement. L'ensemble de ces niveaux étant contraints par la variable économique et des coûts des solutions.

Face à ces attentes, qui propose des solutions ? Qui a le « savoir » nécessaire à l'élaboration de solutions et donc la légitimité de prendre l'initiative ? Trois principaux groupes d'acteurs sont autant d'éléments à prendre en compte : les détenteurs d'un savoir universitaire, le secteur privé détenteur d'un savoir technologique, le secteur public détenteur des leviers politiques et d'investissement. Chacun travaillant sur une analyse des enjeux qui lui est propre, il apparaît urgent de fédérer ces acteurs mais aussi de confronter et articuler leurs démarches de diagnostic.

- **Les contradictions entre besoins des populations** : un territoire se compose de différents types de populations, dont les besoins sont bien ciblés. Dans les Côtes d'Armor, on constate une juxtaposition de populations rurales, urbaines, touristes, chefs d'entreprises, populations défavorisées. Une question centrale reste celle de l'offre de mobilité selon les besoins de ces catégories. Les populations défavorisées doivent avoir une offre de mobilité ciblée, à un coût raisonnable, adaptée aux usagers vulnérables (personnes âgées, handicapées), proche de l'habitat et accessible tout au long de la journée.

- Les entreprises ont besoin de services de mobilité rapides, aussi bien physiques (TGV) que dématérialisés (haut débit), et de porte à porte pour les livraisons. Les populations rurales ont besoin d'utiliser les véhicules particuliers, de se garer à proximité des centres d'activités. La limite n'est pas tant en termes de conception d'un système de mobilité global satisfaisant ces besoins, les outils existent (transports à la demande, à grande vitesse, co-voiturage, taxis collectifs, systèmes d'informations aux voyageurs…) mais les coûts et la rentabilité globale du système. Le STICA ambitionne, de cette façon, de constituer une véritable politique de déplacements rendant inter opérables tous les modes de transports. **(cf. cartes 9 et 10)**

- **Les contradictions entre les objectifs et les moyens** : une des grandes contradictions est le désir d'ubiquité latent dans les populations, d'habiter à la campagne pour avoir un meilleur cadre de vie, mais aussi d'avoir accès aux services et à la socialisation offerts par une grande ville. Ceci est facilité par les nouvelles technologies mais ici également l'ampleur des moyens à mettre en œuvre fait barrière, aussi bien en ce qui concerne les coûts que la maîtrise des solutions techniques. Comment s'approprier les nouvelles technologies, développées par des entreprises internationales, pour leur faire réaliser des objectifs locaux ?

2.3 Ces enjeux peuvent-ils se concilier ?

- **La conciliation de ces enjeux** sera toujours de l'ordre du compromis, par nature instable et soumis à des évolutions permanentes. Le « tout automobile » des années 1970 est un compromis entre efficacité économique et équité sociale, au détriment de la qualité écologique du système de mobilité qu'il génère.

- L'importance accordée à la **dimension écologique** actuelle, qu'elle soit sociétale (rapprocher domicile et travail pour diminuer le nombre et la durée des déplacements) ou technologique (investir dans la voiture propre pour minimiser, à mobilité égale, son impact sur l'environnement) paraît un compromis entre efficacité économique et qualité environnementale, au détriment, parfois, de l'équité sociale.

- Ce compromis, de plus, varie selon l'état des **technologies** et **la configuration du territoire**. Dans les zones très densément peuplées, il est possible de construire un modèle économique alternatif à l'usage de la voiture individuelle. Dans ces zones moins densément peuplées, l'usage de la voiture individuelle est un facteur constant, qui doit être pris en compte dans toute projection ou prospective. La dimension technologique est cependant décisive, dans la mesure où elle détermine une « période de transition » plus ou moins longue selon les estimations, au terme de laquelle une grande partie de la question écologique liée aux mobilités devrait être réglée. L'attitude vis-à-vis de cette période de transition détermine deux scénarios : celui de la baisse quantitative de la mobilité, celui de la mutation qualitative de la mobilité.

2.4 Les deux scénarios

- **Le scénario de la baisse quantitative de la mobilité est celui d'une transformation profonde** du dispositif économique, social et spatial. L'hypothèse fondamentale est que la mobilité n'est pas désirable, et qu'elle doit devenir l'exception dans les comportements humains, par rapport aux interactions de proximité, qui doit devenir la règle. Ce scénario de la baisse quantitative de la mobilité. Ce scénario se fonde sur un refus de la logique de dissociation et de spécialisation qui alimente les dynamiques sociales et économiques dans l'espace.

  Vivre et travailler « au pays » signifie donc : un rapprochement systématique du domicile et du travail, fondé sur l'équilibre emploi/habitat à l'échelle de bassins de vie peu étendus ; la promotion du modèle de la « ville compacte », permettant de densifier et donc de regrouper les fonctions aujourd'hui dissociées ; la marginalisation de l'usage de la voiture individuelle au profit des modes « doux » pour la proximité et des transports collectifs pour les déplacements intra et interurbains.

- **Le scénario de la mutation qualitative de la mobilité** se fonde sur deux hypothèses : d'une part, il s'agit bien d'une période de transition au terme de laquelle les véhicules propres seront au point et financièrement accessibles ; d'autre part, le maintien d'un niveau relativement constant de mobilité est une nécessité économique et sociale. Les enjeux principaux résident donc dans une mutation qualitative des systèmes de mobilité, de façon à accroître leur qualité écologique et améliorer leur équité sociale (et peut-être augmenter leur performance économique). Ce scénario se fonde donc sur la convergence de plusieurs approches qui visent à a) maîtriser l'empreinte écologique globale des mobilités, en diminuant la quantité de carbone émise par km parcouru ; b) améliorer l'accessibilité et la rentabilité des modes de transports collectifs c) réduire les inégalités sociales face à la mobilité. Ce scénario fait le même pari que celui de l'économie d'énergie : conserver un niveau de confort équivalent en consommant moins. Le premier scénario est très séduisant, mais il suppose une rupture très forte d'avec le modèle actuel. Toutes choses égales par ailleurs, il est donc plus rationnel d'opter pour le deuxième scénario, « réformiste » si l'on veut.

3 Des hypothèses d'actions

Sur cette base, les débats du colloque esquissent quelques pistes.

3.1 Changer les paradigmes :

Les évolutions constatées conduisent à la nécessité de changer les questionnements et les paradigmes qui sous-tendent l'action publique.

- **Fonder les politiques de mobilités sur les motifs, et non sur les modes**. Les politiques de mobilités sont le plus souvent tributaires des modes (de l'offre, du niveau technologique existant) et tendent à apporter la réponse technique à des questions sociales et urbaines. Le tramway est typiquement de cet ordre. L'engouement qu'il a connu réside d'abord dans le fait qu'il s'agissait d'une technologie qui était au point au moment où les villes se posaient des problèmes de transport collectif. Raisonner à partir des motifs, c'est comprendre souvent la complexité d'un acte de mobilité qui peut combiner le déplacement vers le travail, la dépose des enfants à l'école, un peu de flânerie, des achats, etc. Réduire l'empreinte écologique de ces mobilités complexes suppose que la collectivité contribue à une offre de déplacement dont la souplesse, la précision et la fiabilité sont équivalentes à celles de la voiture individuelle. C'est donc dans une combinaison des modes, qui peut varier en fonction des motifs, qu'il faut rechercher la qualité écologique des déplacements, si l'on veut qu'ils deviennent véritablement concurrentiels (ou complémentaires) de la voiture individuelle : auto partage, covoiturage, vélo, bus, train. Les Côtes d'Armor sont bien placées pour aller vers une politique des modes combinées, fondée sur : harmonisation des tarifs et de la billetterie ; organisation des pôles d'échanges et des correspondances ;

  système « intelligent » d'aide à la mobilité individuelle proposant la combinaison des modes, les temps de parcours et d'attente et le coût en fonction des motifs et des trajets. Il s'agit, en répondant aux motifs de déplacement, de développer, chez les usagers une compétence de mobilité, qui les conduise à regarder comme naturel le fait d'utiliser plusieurs modes pour un même déplacement.

- **Agir à la source, sur les motifs de déplacement.** Plusieurs dimensions peuvent se combiner. La dimension spatiale, consistant à œuvrer pour une densification autour de pôles ou d'axes desservis par les transports collectifs, se traduit évidemment dans les politiques de planification. La dimension « bureau des temps » consiste à réguler les horaires de travail et d'études, de façon à optimiser l'usage des transports collectifs et à lisser les périodes de pointe. La gestion des compétences au sein d'un même bassin d'emploi, pour permettre à des actifs de poursuivre une carrière en allant d'une entreprise à l'autre permet d'éviter des déménagements ou un accroissement des distances parcourues pour le travail.

- **Elaborer, progressivement, une gouvernance de la mobilité.** Les acteurs publics sont nombreux à intervenir dans le champ de la mobilité : les communes, qui disposent des sols et tendent à offrir de l'habitat ; les intercommunalités qui tirent leurs ressources de la taxe professionnelle et tendent à ouvrir des zones d'activités ; les autorités organisatrices de transports, qui tendent à raisonner à l'échelle de leur périmètre. Certaines évolutions juridiques sont peut-être souhaitables (est-il raisonnable que les communes continuent de disposer des sols ?), la plupart des avancées résidera dans la qualité de la gouvernance, dès lors que l'on ne peut envisager la fusion de tous ces acteurs dans un gouvernement unique.

3.2 Concevoir de nouveaux outils

Un des constats majeurs des débats est qu'il existe des panoplies de solutions, aussi bien pour les outils d'analyse que les technologies à mettre en œuvre. Néanmoins, ces outils sont difficiles à mettre en place et nécessitent de développer des continuités : continuités spatiales entre territoires, temporelles entre chaînes de déplacements, sectorielles niveaux de développement et de réflexions des secteurs privés et publics, de gouvernance entre niveaux de compétences, continuité informationnelle et tarifaire entre modes de déplacement, continuité politique entre stratégies, et continuité technologique pour garantir l'interopérabilité des technologies sur les territoires élargis.

L'élaboration et la mise en œuvre du scénario de la mutation qualitative de la mobilité nécessitera le développement de plusieurs outils :

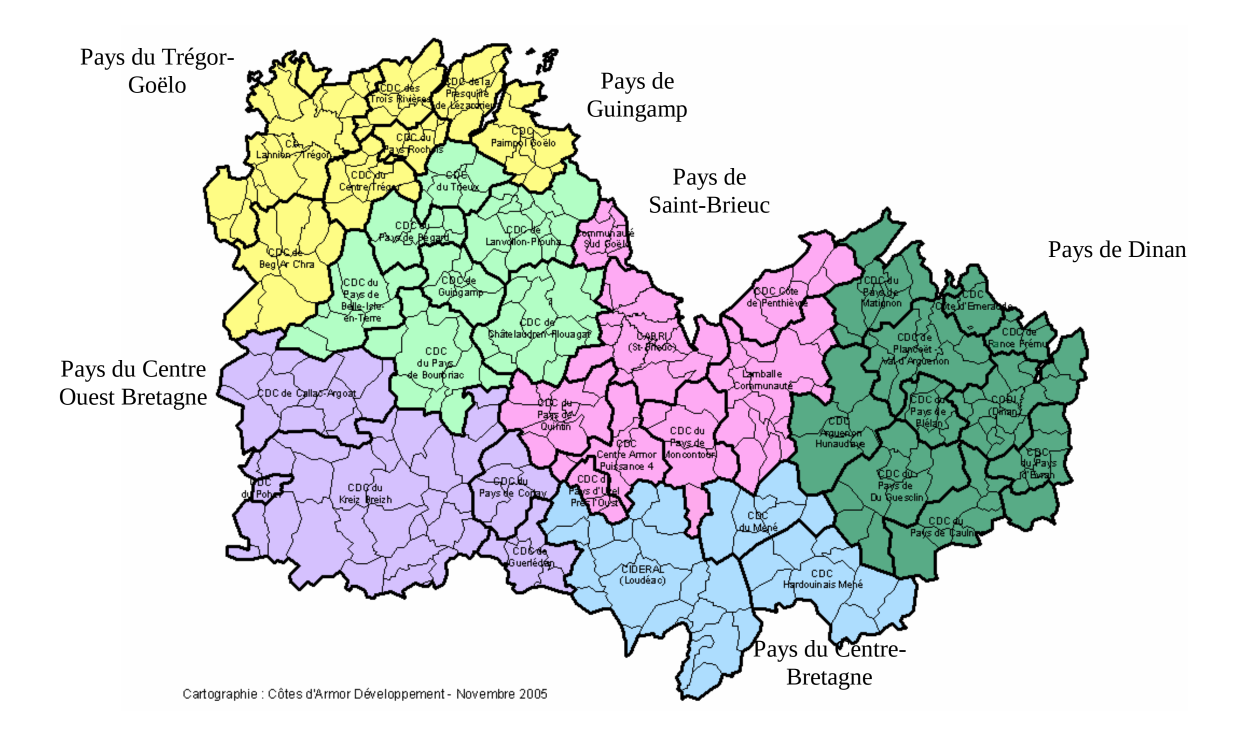
- **Outils de diagnostic et de programmation** : ces outils sont nécessaire à la compréhension des enjeux exprimés par les acteurs, à leur analyse et à leur traduction en stratégies, en finalement à la création d'une vision du territoire et de ses fonctions. Ces outils sont nécessaires dans plusieurs secteurs. Pour appréhender les besoins, l'analyse de la démographie, de l'habitat, des implantations d'entreprises, des bassins d'emploi et de mobilité, une fonction d'observatoire est requise.

Afin de programmer correctement les systèmes de déplacement, des outils d'impact environnementaux sont également nécessaires. Ces outils de diagnostic sont à développer sur une échelle supra-territoriale, les limites administratives ne correspondant pas aux limites des bassins.

- **Outils de connaissance du tissu économique** : afin d'être en capacité d'offrir des instruments de développement aux entreprises et de leur offrir les services adéquats pour la formation, la mobilité professionnelle et la fixation des élites, une évaluation des « compétences territoriales » est à faire. Cette évaluation prend en compte les compétences nécessaires pour les entreprises et les compétences existant sur le territoire, afin de faciliter leur mise en relation et le développement des compétences manquantes. Des outils ont été élaborés dans le cadre de programmes européens, qui peuvent être transposés. Ces analyses permettent d'appréhender l'économie locale en termes de filières et de développer les synergies entre entreprises et, entre entreprises et acteurs du développement économique (agences).

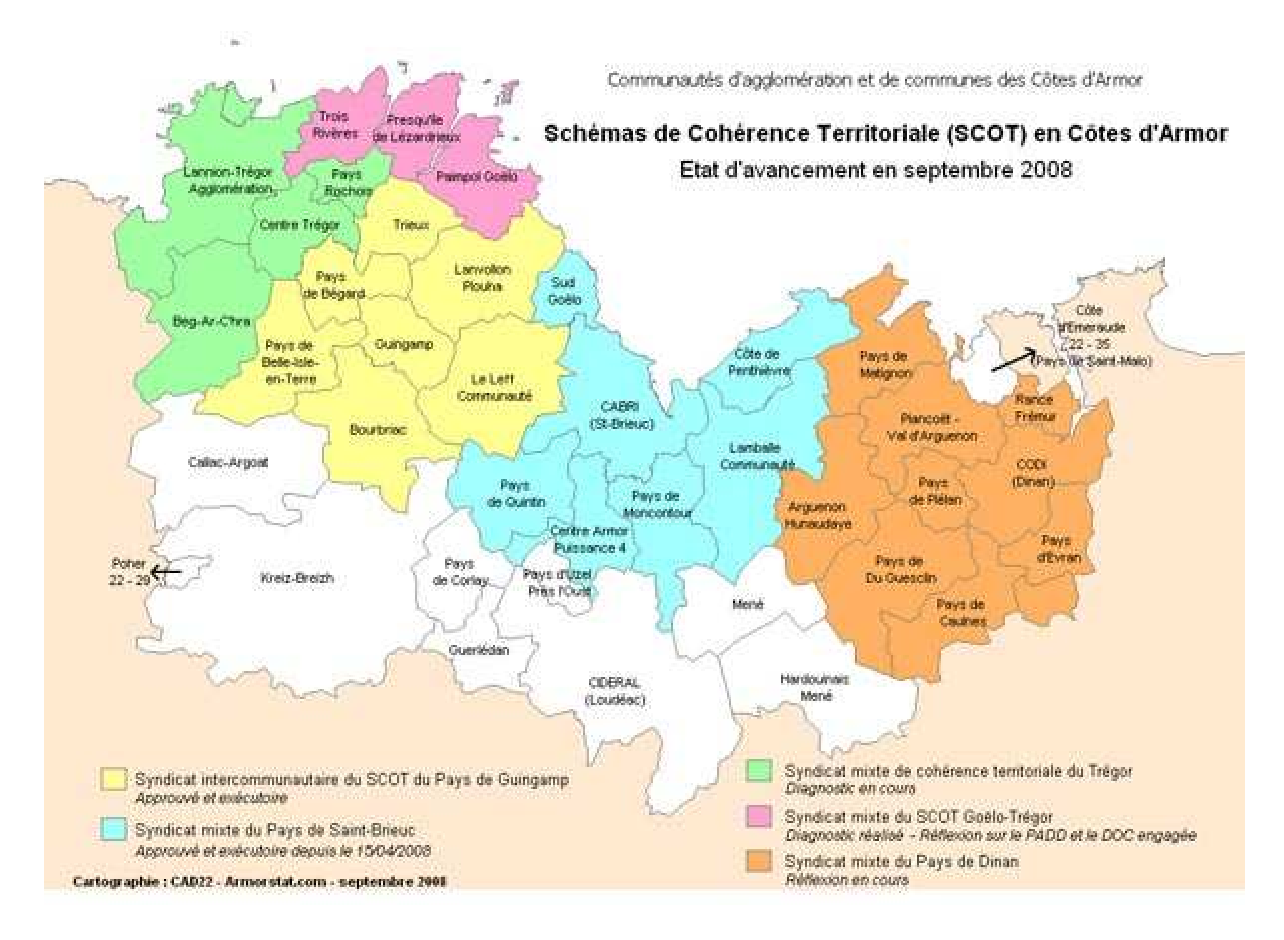
Carte 11 . les Pays : un outil pour le développement des territoires
Depuis le 1e janvier 2006, le département compte 373 communes, 38 communautés et 6 pays. Les pays jouent un rôle de matrice de l'aménagement du territoire en assurant, à l'échelle des grands bassins de vie, des réflexions collectives en matière d'urbanisme, d'environnement, de services, d'économie ou encore culturelle.

Source : Côtes d'Armor Développement



Carte 12 . les Schémas de Cohérence Territoriale en Côtes d'Armor
Parmi les outils développés par les pays, les schémas de cohérence territoriale se développent progressivement dans le département. Ils permettent un aménagement du territoire mieux harmonisé à l'échelle d'un territoire plus vaste, d'un pôle d'emplois et de services. Ils peuvent être complétés par d'autres outils : SAGE, ODESCA, Charte, Programmes Leader +, schémas, etc. comme le présente le tableau de synthèse page 19.

Source : Côtes d'Armor Développement



- **Outils technologiques** : les technologies favorisant la rationalisation de la mobilité existent, aussi bien pour des « transports intelligents » que pour les « substituts à la mobilité physique ». Ces outils sont liés à plusieurs secteurs économiques distincts, celui de l'automobile (partagée), celui des transports en commun, celui de l'information aux usagers et celui de l'internet et des e-services. Ces outils étant développés par le secteur privé, ils ne sont pas mis en relation ni en complémentarité, il manque donc le mode d'emploi de cette boîte à outils, et l'acteur qui prendra l'initiative de les assembler.

- **Outils financiers** : la contradiction entre les prescripteurs et les payeurs pose la question du financement des systèmes de mobilité du futur. Dans le contexte actuel, les prescripteurs changent, ce sont les citoyens consommateurs de mobilité et l'Etat à travers des mesures environnementales qui émergent. Les incitations fiscales aux changements en terme de mobilité ouvrent le besoin de systèmes alternatifs que les collectivités locales mettront en œuvre, et le transfert entre fiscalité liée à l'impact de la mobilité sur l'environnement et les ressources pour les systèmes alternatifs ne se fait pas. La question du mode de financement et de rentabilité des systèmes de mobilité reste donc entière et engendrera une réflexion sur la fiscalité locale liée aux déplacements (péages urbains, droits de mutation, …) qui sera mise en perspective sur l'attractivité des territoires.

- **Outils de gouvernance** : au regard des paragraphes précédents, la gouvernance du système de mobilité est à mettre en question. La mobilité est un sujet transversal et multi-niveaux, traité par une multitude d'acteurs dans une multitude d'arènes. Des pays, SCOT au SRU, des services des routes et déplacements des villes, agglomérations et conseils généraux, de la Région à la SNCF, le « micro » doit dialoguer avec le « macro ». Les compétences se juxtaposent mais ne s'articulent pas, de même pour les politiques. Des outils émergent néanmoins, comme les PDU et PDA. La réflexion en cours sur les autorités organisatrices et leur fusion doit être poursuivie, mais en ne perdant pas de vue qu'il est probable qu'une seule institution ou agence ne sera pas en mesure de tout organiser de façon satisfaisante. le développement de lieux de concertation et de programmation concertée est à poursuivre, tout en progressant sur la méthodologie à créer pour leur conception et leur fonctionnement. **(cf. Cartes 11 et 12 et tableau de synthèse page suivante)**

- **Outils d'expérimentation** : les débats ont illustré le fait qu'il n'existe pas de solutions clé en main, mais que les solutions doivent être adaptées en fonction des caractéristiques des territoires et des stratégies de développement. De plus, la multiplicité des outils suppose le déploiement d'une stratégie globale et donc une adaptation à réaliser sur le terrain des interactions entre ces outils. Il ne suffira pas de décider un investissement, il s'agira de faire travailler ensemble différents secteurs à l'élaboration d'une solution originale, puis de l'expérimenter sur le territoire afin de la finaliser. Les Côtes d'Armor sont pionniers dans les expérimentations, et ont identifié les limites à cet exercice. En particulier deux problèmes se posent, l'absence de programmes nationaux d'expérimentations permettant de les financer, de les évaluer et de certifier les systèmes expérimentés, d'autres part, les règles des marchés publics ne prévoient que très marginalement la mise en place de solutions devant être finalisées sur le terrain. Au regard des expériences des pays européens plus avancés dans le développement de systèmes de mobilité intelligente, il apparaît que les solutions en terme de gouvernance (plate-forme commune de programmation) doivent être complétées par des expérimentations de solutions associant secteurs public, privé, académique.

Tableau de synthèse de l’activité et des moyens des pays des Côtes d’Armor
Chacun des six pays des Côtes d’Armor a mis en œuvre différents outils d’aménagement du territoire. Au travers de ces différents outils, nous pouvons nous rendre compte des spécialisations des pays et de l’importance donnée à certains domaines en fonction des territoires. Ce tableau montre également l’hétérogénéité quant à la mise en application d’outils d’aménagement du territoire au sein des Côtes d’Armor.

Source : Pierre LE FLOC’H –Direction du développement économique et de l’emploi Conseil général des Côtes d’Armor 2008

TABLEAU DE SYNTHESE DE L'ACTIVITE ET DES MOYENS DES PAYS DES COTES D'ARMOR
Programmes et schémas portés directement par le Pays ou par une structure spécifique liée au Pays

Pays	Projets de territoire - Programmes développement contractualisés						Schémas à caractère plus ou moins opposable				
	Charte de territoire	Contrat Régional de Pays	Pôle Excellence Rurale	Volet territorial CPER	Programme Leader	ODESCA	Charte Env.	SCOT	Schémas services	SAGE	Schéma énergie (éolien ...)
Syndicat Mixte Pays de Centre Bretagne (déc. 2001)	X	X (4 M€)	X GAL Leader Centre Bretagne et St-Brieuc Sud (0,97 M€)	X 1,5 M€		X			(X) en cours d'élab.		X
GIP du Pays COB (mars 2002) estimation au 1/3 des enveloppes	X	X (4,5 M€)	X (0,27 M€) + institut Locarn (0,2 M€)	X 0,8 M€	X	X			X		
Syndicat Mixte Pays de Dinan (déc. 2000)	X	X (9,8 M€)		X 1 M€	X	X		X			(X) à l'étude
GIP du Pays Guingamp (déc. 2001)	X	X (6,5 M€)		X 0,8 M€	X	X	X (avec Trégor Goëlo)	X	(X) Etude GIP/CD	X	
Syndicat Mixte Pays de St-Brieuc (sept 2002)	X	X (16,8 M€)		X 2 M€		X		X y.c. volet maritime (GIZC)	(X) Etude du CD	X	X
GIP du Pays du Trégor-Goëlo (déc. 2001)	X	X (12,9 M€)	X (95 000 €)	X 1,6 M€	X	X	X (avec Guingamp)		X (secteur rural)		
TOTAL		**54,5 M€**	**1,54 M€**	**7,7 M€**							

Conclusion

La question de la mobilité (et des mobilités) sur les territoires est donc une question de gestion d'un système complexe. Les mobilités interviennent entre différents espaces de vie, espace professionnel, espace de vie personnelle, espace d'engagement citoyen, espace de vie familiale, espace d'accès à l'information. L'enjeu est de se mouvoir au sein de ces espaces, entre ces espaces et de progresser à travers ce mouvement qui doit être créateur de « valeur(s) ». Le diagnostic peut se conclure sur quatre piliers :

- Les Côtes d'Armor ont une structure territoriale, spatiale et économique originale, dans lequel existe une marge de manœuvre et de choix rendant possible des stratégies innovantes,
- La nécessité d'avoir une approche globale et systémique, nécessitant la mise en place d'une méthodologie, les actions au coup par coup et secteur par secteur sont vouées à l'échec,
- La question de la gouvernance est centrale, elle pose en corollaire celles de la légitimité, du leadership, du partenariat et de l'expérimentation,
- La question des mobilités doit être posée au niveau des usagers (citoyens) de façon ascendante en intégrant les facteurs et contraintes contextuels et non de façon descendante à partir d'un seul enjeu global (aussi central soit-il).

En outre, le changement culturel, de représentations et d'habitudes que suppose le passage à une « mobilité intelligente » suppose la poursuite du travail collaboratif entre acteurs publics, privés et universitaires et un travail sur l'appropriation par les décideurs des conclusions de l'exercice de prospective.

******

Annexes

Constats / Problématiques atelier par atelier



Atelier	Constats	Problématiques
Atelier 1 Aménagement du territoire et mobilité : interventions publiques sur le périurbain et l'attractivité des territoires ruraux	Le développement démographique est une bonne nouvelle pour beaucoup de petites communes rurales qui retrouvent des habitants, une vie collective, et maintiennent des services publics. Le département des Côtes d'Armor en bénéficie : il ne reste quasiment plus de communes en régression démographique. Mais le développement démographique n'est pas forcément accompagné du développement d'activités économiques correspondant et génère un besoin de déplacements très fort avec un double problème : coût du carburant et pollution.	Les effets négatifs de l'étalement urbain en coûts de déplacements et en coûts à longs termes pour les collectivités (en termes de services à la population, services publics, etc.) Les effets positifs de l'installation en milieu rural de ménages urbains : les personnes qui s'y installent souhaitent y créer leur emploi et répondent ainsi à un des problèmes majeurs du milieu rural : le manque d'emploi.
	Une nouvelle géographie économique des Côtes d'Armor se dessine par la métropolisation (la richesse est produite là où il y a déjà concentration de richesse) : concentration de l'activité économique sur St-Brieuc et le long des axes rapides (Grand "V" : de Guingamp à Loudéac et de Loudéac à Lamballe). Cette transformation de la géographie économique modifie aussi la localisation des ménages (profitent du développement d'axes routiers pour habiter plus loin : génère de la mobilité)	La hausse du coût de l'énergie va-t-elle entraîner des transformations dans l'aménagement des espaces ? Nous sommes arrivés à une rupture aujourd'hui, les déplacements automobiles ont diminué pour la 1e fois en France. Pour autant : il n'y aura pas de grand soir de l'aménagement, on peut penser qu'il n'y aura que des bricolages à ajuster à chaque territoire et surtout des zones à risques à cartographier.
	Beaucoup de problèmes d'aménagement relèvent d'un dysfonctionnement du système territorial. La commune est le maillon qui organise le plus le territoire sans tenir compte d'intérêts globaux à l'échelle d'un département, d'une région, etc. Il y a une planification défaillante, un problème de gouvernance du territoire.	Nécessité d'un projet territorial partagé, d'un ajustement des politiques d'aménagement du territoire, de gestion du foncier.
	Le sytème de financement du logement est totalement aspatial : l'aide au logement tient compte du revenu mais pas de l'implantation des ménages. Pour autant aujourd'hui de plus en plus de ménages s'installent stratégiquement dans le péri urbain : le bassin de recrutement est y élargi et l'accès aux services urbains y est plus fort.	La vie familiale est basée sur la facilité de mobilité : si jamais la mobilité devait être réduite, ce ne sont pas seulement les transports mais aussi la vie familiale et culturelle qui seraient amenés à changer.
	Avant, la richesse était synonyme de progrès, plus de mobilité correspondait donc à davantage de richesse et de bonheur. Aujourd'hui les coûts environnementaux et sociaux de la mobilité montrent qu'il s'agissait d'une illusion.	La mobilité, de valeur devient moyen : cette transformation de sens devrait opérer des changements en aménagement du territoire.

Atelier	Constats	Problématiques
Atelier 2 Mobilités professionnelles, parcours professionnels et conditions de travail	La définition de la mobilité professionnelle est plurielle : elle peut survenir suite à un changement de contrat de travail, de métier, d'employeur, de lieu de résidence… Toute la difficulté réside à déterminer si cette mobilité est choisie ou subie, s'il s'agit d'une rupture ou d'une continuité dans le parcours du travailleur.	
	Il existe une continuité entre mobilité, instabilité économique et insécurité de la relation d'emploi : cette continuité est liée à la mondialisation de l'économie.	Afin de sécuriser les mobilités des salariés : il est nécessaire d'anticiper les mutations et leurs impacts. Les territoires peuvent avoir un rôle à jouer dans ce cadre : ils peuvent accompagner l'anticipation, articuler les relations entreprise-salarié-territoire.
	L'attractivité des territoires joue un rôle dans la problématique des mobilités professionnelles.	Les territoires peuvent impulser des outils comme des systèmes de coordination inter-entreprise. Ils pourraient participer à la mise en valeur de la notion de filière pour optimiser les outils et la gestion des personnes qui sont passées d'une entreprise à une autre sur un même bassin d'emploi.
	Le système d'emploi n'est plus apte à prendre en charge la montée de la précarité et celle des mobilité subies.	Un chantier de sécurisation du parcours professionnel doit être mené : réinventer des droits attachés à la personne et à son parcours professionnel plutôt qu'à sa branche professionnelle. Importance de la reconnaissance des acquis de la personne.
		La question du rapport entre mobilité professionnelle et vie sociale du salarié.



Atelier	**Constats**	**Problématiques**
Atelier 3 Défis techniques et sociaux de la mobilité numérique (télétravail, e-commerce, e-learning, e-administration…)	La maîtrise des usages et le développement des usages technologiques est une question d'état d'esprit, de mobilité mentale.	
	Les déplacements domicile-travail sont de plus en plus importants depuis 1990. Les déplacements en Côtes d'Armor sont de 31 km/jour en moyenne, 121 000 actifs occupent un emploi en dehors de leur commune.	Les TIC peuvent-elles devenir une alternative à la mobilité ? (en lien avec le réchauffement climatique, la hausse du coût du carburant)
	Le lieu de travail connaît un grand nombre d'évolutions : aujourd'hui l'idée d'un employeur à vie n'existe plus, pas plus que celle de carrière ; le bureau n'a de justification que pour 18% du temps des salariés; les technologies deviennent un élément déterminant dans la plupart des métiers.	Comment reconcevoir le lieu de travail ?
	Le télétravail présente un grand nombre d'intérêts tant pour les employeurs (en termes de management), pour les salariés (réduction du temps et de la fatigue dûs aux transports, meilleur équilibre entre vie familiale et vie professionnelle) que pour la société (réduction de la pollution, des encombrements, diminution du coût de l'aménagement du territoire) : Concept de gagnant/gagnant/gagnant entre employés, employeurs et environnement	Malgré tous ses intérêts et le fait que d'autres pays autour de la France l'ont développé : pourquoi le télétravail ne décolle-t-il pas en France ?
	Barrages culturels au télétravail : crainte pour les salariés d'être oubliés, crainte d'un non respect du droit du travail pour les partenaires sociaux, problème de réorganisation et de nouvelles méthodes de management pour les employeurs, manque de cadre juridique.	Pour casser ces barrages, pourquoi ne pas mettre en place des projets concrets, montrer que cela fonctionne, développer des outils pour les entreprises ?
	Le e-learning : il s'agit d'une formation en ligne qui n'est pas qu'une plate-forme technologique ni une classe virtuelle : il s'agit d'un ensemble de ressources référencé, plateforme mutliservice pour les étudiants.	Le e-learning pourrait-il être à l'origine de la disparition de l'enseignant ? Quel rapport de l'enseignant avec l'élève ?
	Le e-learning permet la collaboration avec une équipe pédagogique inter-établissement, inter-disciplinaire voire internationale.	Accepter la notion de campus dématérialisé.

Atelier	Constats	Problématiques
Atelier 4 (1) Mobilité des populations défavorisées et interventions publiques	Il existe différents freins à l'accès à la mobilité des populations défavorisées : problème de compétences de la personne, difficultés financières, difficultés à mobiliser dans l'environnement quotidien certains moyens de transport, offre de transports inadaptée, manque de moteur attractif justifiant un déplacement.	Comment répondre à chacun de ces freins ?
	Le fait d'avoir une voiture ou pas est déterminant pour être mobile, trouver un emploi mais un lien peut aussi être fait entre mobilité quotidienne et conditions de logement. Une personne qui vit dans son logement sera beaucoup plus motivée pour se rendre mobile, trouver un emploi, sortir de la précarité que si elle vit dans un logement précaire, chez les parents, chez des amis... Mais aujourd'hui peu de jeunes ont la possibilité de quitter le logement familial (salaire trop faible, nécessité d'un logement sur de trop courtes périodes), et ils se trouvent parfois dans un logement éloigné du lieu de travail, non choisi.	Comment favoriser l'accès au logement ? Il s'agit de donner les moyens de s'adapter au marché de l'emploi, au système foncier, etc. mais comment coordonner cette aide individuelle à la personne avec l'action publique, les organisations des institutions publiques : Qui peut coordonner ces deux niveaux d'intervention ?
	Quand on démolit un quartier, on démolit aussi un groupe social, un groupe d'appartenance. Importance de la participation des habitants et des associations dans les projets de rénovation urbaine afin que les projets développés correspondent aux besoins de mobilités moins en termes de désenclavement de quartier qu'en termes de proximité des loisirs, des services, etc.	Quand et comment va-t-on chercher la parole de ces personnes ?
	90% des entreprises du bâtiment exigent le permis de conduire : la mobilité est un élément majeur dans le cadre de la recherche d'emploi. Le problème de l'accession au permis de conduire n'est pas seulement son coût, mais aussi le problème de la pédagogie qui doit être adaptée à des gens qui ont des difficultés de mémorisation, d'adaptation, etc. Parfois, l'accession au permis de conduire n'est pas réellement un frein initial. Il y a un certain nombre de jeunes qui se débrouillent pour avoir le permis de conduire mais derrière, ont des vrais problème pour accéder à un moyen de transport.	La réponse des auto-écoles sociales est-elle suffisante ? Comment éviter le "décrochage" de l'apprentissage de la conduite ?



Atelier	Constats	Problématiques
Atelier 4 (2) Mobilité des populations défavorisées et interventions publiques	La durabilité de l'emploi est une condition de l'autonomie, une solution aux problèmes des mobilités. Il est fondamental de travailler sur la qualité des emplois (plus de CDI, moins de CDD à temps partiel, d'interim, etc.)	Est-il normal d'utiliser des moyens relativement lourds (transport à la demande, etc) pour assurer le transport de salariés vers des zones d'activités excentrées, lorsqu'il est proposé, à ces mêmes salariés, des CDD à temps partiel ? Des solutions doivent-elles être adaptées à toutes les demandes des entreprises sans que celles-ci ne s'impliquent à un moment donné ?
	Différents dispositifs d'aide à la mobilité sont mis en œuvre par des associations, des dispositifs d'insertion : aide au permis de conduire, mise en place de covoiturages, minibus avec chauffeur, voiture avec chauffeur, location de voiture, location de vélomoteur ou location de vélo, accompagnement social à la mobilité, etc. L'accompagnement social correspond également au maintien du lien social. Cela renvoie au fait que le service d'accompagnement ne peut pas accompagner des choses régulières, cela prend trop de temps et les moyensdont disposent les structures ne sont pas suffisants.	Ces dispositifs ne devraient-il pas être portés par des collectivités ?
	Les systèmes mis en place par les collectivités ne bénéficient qu'à une petite partie de la population et ne sont pas adaptés à 80 % des demandes. En milieu rural, les problèmes de mobilité sont très variables, qu'on soit jeune, actif en situation d'emploi ou de non-emploi, et retraité, voire quatrième âge. Le problème des dispositifs de transports, est qu'on réfléchit toujours en termes d'accessibilité aux centres urbains, on n'arrive jamais à raisonner à partir de la personne, de là où habite la personne.	Les réponses ne doivent-elles pas être modulées au regard des territoires mais aussi au regard des usagers ? Quid de l'utilisation des transports scolaires en dehors des heures scolaires ?
	Problème de mille-feuilles administratif : chacun à son niveau met en place des moyens, des systèmes de mobilité, mais il n'y a pas de réflexion coordonnée, de concertation.	Importance de l'impulsion politique comme premier levier : pour réussir à mailler le territoire , il faut qu'une compétence transport soit prise à une échelle cohérente et pertinente au regard des besoins des usagers.



Atelier	**Constats**	**Problématiques**
Atelier 5 (1) Les transports de demain : Accessibilité de tous ? Souplesse des dispositifs ? Respect de l'environnement ?	Nous sommes dans une tendance et sur un modèle de développement qui fait qu'on ne peut pas se passer de mobilité individuelle. La part des déplacements individuels continuera pendant longtemps à jouer un rôle déterminant.	Quels pourront-être les substituts de la voiture individuelle ? A quelles échelles ? Pour quels usages ?
	Les usages sociaux de la mobilité : * prestige, promotion (ex. des ingénieurs, des cadres qui partent toujours après les autres alors que leur journée de travail pourrait être aussi longue que les autres; exemple des dirigeants d'entreprises toujours absents). * la mobilité-intimité et la fonction sociale des embouteillages : on fait des choses dans la voiture qu'on ne peut faire dans les transports en commun, les embouteillages sont toujours très pratiques pour dissimuler des choses non avouables... * la mobilité comme sociabilité ou demande de sociabilité.	
		Comment combiner démocratisation (transport pour tous), efficacité économique et écologique des transports, avec un enjeu central : comment montre-t-on que tout ne passe pas nécessairement par l'usage de la voiture individuelle ?
	Les liens entre mobilité et aménagement du territoire ne sont pas suffisamment établis, les transports étant censés s'adapter aux politiques d'aménagement sans y être intégrés.	
		Comment rendre véritablement "collectifs" les transports en commun pour répondre aux besoins de différentes catgories (personnes âgées, moins mobiles,...)°

CÔTES D'ARMOR
2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019
2 mille 20

Atelier	Constats	Problématiques
Atelier 5 (2) Les transports de demain : Accessibilité de tous ? Souplesse des dispositifs ? Respect de l'environnement ?	Dans les pays comme la Hollande ou la Suisse qui ont adopté plus massivement le principe de l'auto partage, on se rend compte que les utilisateurs de voitures partagées utilisent beaucoup plus les transports en commun.	Comment élaborer une offre globale de mobilité intégrant les différents modes et répondant aux "motifs" de chacun ? Comment mettre en place une offre de transport intermodale (pour un trajet : passer du transport collectif au vélo puis à la voiture partagée, etc.) ? Comment mobiliser les technologies ad hoc pour un meilleur service ? Comment mieux informer les usagers des différents modes de transport à leur disposition ?
	Les changements de comportements vont nécessiter une pédagogie adaptée (ou des incitations fortes voire contraignantes) pour modifier le recours au "tout voiture".	
		Comment évaluer la rentabilité des transports et des investissemnts publics? Une évaluation strictement "environnementale" (émissions de CO2) doit être complétée par une analyse de la rentabilité économique.
		Prendre comme point de départ les usages et non pas les modes dans l'analyse des besoins de mobilité.
	La voiture électrique est prête, elle fonctionne : problèmes : les prix de production et de vente ; le cycle de vie des batteries; la maintenance : il y a un petit frein culturel de la part du constructeur automobile.	Quelles seront les solutions de substitution du pétrôle ?



Atelier	**Constats**	**Problématiques**
Atelier 6 Le web espace ultime des mobilités : univers d'expression et de réseaux sociaux nouveaux?	Les représentations immatérielles de la réalité sont ce qui est le plus échangé dans les réseaux : de plus en plus de personnes ne se déplacent pas forcément mais se regroupent par communautés sur le web pour faire valoir leur avis, échanger, partager de la connaissance. Ce monde dit "de jeux" est en train de se ré-expérimenter ou de se réapproprier, à travers des avatars, un certain nombre de valeurs du vivre-ensemble.	Ces pratiques communautaires vont-elles impacter sur la vie quotidienne ?
	De plus en plus d'univers synthétiques sont créés sur la toile. L'intéraction avec les écrans est en train de devenir une vraie réalité : Face book est passé de 14 millions d'interrogations par jour en 2006 à 52 millions en 2007.	Le web pourrait-il être un substitution aux mobilités matérielles ? Des solutions sur le web existent pour donner autant de plaisir, d'opportunités de construction de soi, de rencontres que pourrait l'offrir une réalité contrainte par le prix de l'énergie. Problème : le manque de reconnaissance institutionnelle de ces univers synthétiques.
	Les univers interactifs permettent à des personnes qui ne sont pas mobiles (personnes âgées, personnes en situation de handicap) de rencontrer d'autres personnes. Cela permet également à des personnes étant dans leur bureau toute la journée de partager leur temps avec d'autres.	
	Le web permet une mobilité des identités : mobilité entre le public et le privé, mobilité d'une communauté à une autre. Le monde virtuel est un prolongement de la vie réelle.	Qui de l'addiction à ce monde virtuel ?
	Le e-learning permet de répondre aux problèmes de mobilités des étudiants, permet de créer de nouvelles communautés de gens. Mais pour que la formation fonctionne, il est nécessaire de travailler à partir de supports vivants (type forum) et de ne pas se servir de la plateforme numérique uniquement comme un moyen pour transmettre des diaporamas, des pdf.	La rencontre réelle n'est-elle plus nécessaire ? Des rencontres virtuelles suffisent-elles pour permettre un réel échange ?

Atelier	Constats	Problématiques
Atelier 7 Bureau des temps, plan de déplacements des entreprises, plan de déplacements urbains, organisations génératrices de mobilité… Quid des outils de la mobilité ?	Il existe des outils de mesure des mobilités, de compréhension dans l'espace et dans le temps, à différentes échelles. Ces outils sont vivants qui ont pour objet d'adapter l'offre à la demande. La difficulté réside dans le manque de relais politique et de gouvernance.	Importance de mettre en place des continuités spatiales entre les différents étages décisionnels. Importance pour l'usager de mettre en place des continuités temporelles (chaînes de déplacements facilitées), une continuité informationnelle, continuité tarifaire.
	Il s'agit de comprendre les horaires de chaque type d'usager : urbanistique du temps, aménagement spatio-temporel (ex : pour éviter les encombrements dus à la sortie des collèges, lycées, etc. un travail est à réaliser)	Importance de l'usager : ne plus fonctionner en termes techniques mais en termes de mobilités différentes avec un aménagement adapté à ces rythmes.
		Importance d'avoir une ligne politique des mobilités que l'on veut mettre en place. La société de vitesse est-elle le bon modèle ? On peut imaginer des espaces de repos, de respiration : il faut avoir une vision du territoire dans le temps.
		Importance d'avoir une autorité organisatrice des transports qui soit unique : quelle est la meilleure échelle à la tête de cette organisation ? Importance d'avoir une plate forme d'échange pour les principaux acteurs et opérateurs. : quelle peut être la forme de cette intelligence collective ?

Ce travail prolonge, dans la recherche des pistes concrètes pour la prospective départementale, le colloque " le paradoxe de la mobilité" organisé le 11 Juin 2008 par CA2020, sous la direction scientifique de Philippe ESTEBE; colloque qui va donner lieu à un ouvrage aux Editions de l'Aube.

Ce travail a été réalisé par :

- Isabelle DUSSUTOUR – ITS Bretagne
- Philippe ESTEBE – ACADIE
- Erell OLIVIER JEGAT – CA2mille20

Liste des publications
Côtes d'Armor 2mille20

- Repères socio-économique 2006
- Schémas départementaux des Côtes d'Armor
- Groupes de travail prospectifs
- Synthèse des Rencontres Côtes d'Armor 2mille20 (juin 2008)
- Côtes d'Armor 2mille20 dans le magazine des Côtes d'Armor
- Réunions citoyennes dans les 6 Pays
- Séminaire de prospective territoriale des Côtes d'Armor
- Synthèse pour les partenaires
- Côtes d'Armor 2mille20, initiatives thématiques
    - Agriculture
    - Aménagement du territoire et mobilités
    - Recherche et innovation technologique
    - Mer et littoral
    - Jeunes : formation, emploi, logement
    - Migrations en Côtes d'Armor



Conseil Général des Côtes d'Armor
Mission Côtes d'Armor 2mille20

Place du général de Gaulle B.P 2371
22030 Saint-Brieuc Cedex 1
Tel. 02.96.77.32.88
Fax. 02.96.77.32.03
Cotesdarmor2020@cg22.fr

